

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

07/2021



Warszawski
Transport
Publiczny

Rozjazdy pod specjalnym nadzorem

W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

19115 WARSZAWA MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

AKTUALNOŚCI

4 „Dwójka" na krótszej trasie
4 Zmiany po otwarciu ronda K. Krahelskiej
6 Remont tramwajowy przy pl. Bankowym – kolejny etap od 19 lipca
7 Zmiany na ulicy Powstańców Śląskich od 19 lipca
7 Zmiany w Piasecznie
8 Pierwsze nowe tramwaje dotarły już do stolicy!
10 Trzy oferty na trzecią linię metra
11 Największa stacja ładowania powstaje w Wilanowie
12 Kolorowo na parkingach „Parkuj i Jedź"
13 Krok do P+R w Wesołej
14 Wygodne przesiadki przy stacjach metra Karolin i Lazurowa
16 Kiedy kończy się ważność mojego biletu?
17 Pomoc dzieciom i odwiedziny w ZTM
17 „Dziewczyny" ze Szczęśliwic, Kabat i Pragi-Północ
20 Pomysł na weekend z Warszawskimi Liniami Turystycznymi
24 Zazielenimy przystanki na Białołęce i Mokotowie

FOTOREPORTAŻ

25 Warszawskie Linie Turystyczne - Retro WTP

TEMAT NUMERU

28 Rozjazdy czas wymienić

WTP W PRAKTYCE

33 W pogotowiu dla czystości

HISTORIA KOMUNIKACJI

35 Przez Wisłę nie tylko mostem



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek, Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Rozjazdy - bez nich nie może funkcjonować żadna, nawet najkrótsza linia tramwajowa. Pracują cały czas, bez różnicy czy skład jedzie prosto, czy też będzie skręcał. Nic dziwnego, że się zużywają nawet mimo nieustannej troski o to, by były w dobrej kondycji. Kiedy już nie wystarczy konserwacja i bieżące naprawy, trzeba dokonać generalnego remontu.

To wielkie wyzwanie logistyczne oraz inżynierskie, które wymaga sporządzenia szczegółowych planów i wykonania skomplikowanych obliczeń, bo każde skrzyżowanie jest inne i ma swoją specyfikę.

Ciekawostką jest, że w Warszawie funkcjonują specjalne rozjazdy, umożliwiające przejazd przez skrzyżowanie kilku tramwajom na raz, w różnych kierunkach i bez straty czasu. Jak to możliwe? Gdzie takie rozwiązanie zostało zastosowane? Zapraszamy do lektury.

Sprzątanie nie zawsze można zaplanować. Porządki wiosenne czy nasadzenia kwiatów mają swoje, z góry ustalone, terminy i wtedy pracownicy Zarządu Oczyszczania Miasta mogą się do nich dobrze przygotować. Komunikacja miejska jest jednak bardzo dynamiczna i czasem rzeczywistość wyprzedza nawet najlepsze plany. Zdarzają się także nagłe, niespodziewane zaśmiecenia i zabrudzenia. Na ulice i przystanki wyruszają grupy interwencyjnego sprzątania.

Do widoku promów, kursujących latem przez Wisłę, warszawiacy i goście są już przyzwyczajeni. Chętnie też z tej przeprawy korzystają, traktując ją jako sposób na przedostanie się na drugi brzeg a nie tylko atrakcję w ramach Warszawskich Linii Turystycznych.

Być może nie wszyscy wiedzą jednak, że promy, barki i łodzie przez wiele setek lat były, jeśli nie podstawowym, to na pewno równie ważnym co mosty środkiem komunikacji między dwoma brzegami. Już w 1377 r. książę Janusz I Starszy wystawił w tej sprawie odpowiedni przywilej. Właściciel monopolu musiał na tym nieźle zarabiać, skoro zapłacił za koncesję całkiem sporą sumę.

Życzymy przyjemnej lektury

„Dwójka" na krótszej trasie

Tramwaje linii 2 jeżdżą teraz tylko na krótszym wariancie trasy. Do Nowodworów docierają autobusy zastępcze.

To kolejny etap budowy trasy tramwajowej do Winnicy. Tramwajarze będą pracowali na pętli Nowodwory do 30 lipca. W tym czasie wszystkie składy linii **2** kończą kursy na pętli Tarchomin Kościelny.

Pasażerowie z Nowodworów korzystają z autobusów linii Z-2, które jeżdżą:

Z-2: NOWODWORY – Strumykowa – Światowida – gen. M. Štefánika – Strumykowa – J. Mehoffera – Światowida – MEHOFFERA – Światowida – NOWODWORY.

Aby ułatwić przesiadki, przystanek Mehoffera obsługuje jednocześnie autobusy i tramwaje. Można na nim wysiąść z autobusu i wsiąść do tramwajów linii 2 lub 17, które dojeżdżają do metra i Śródmieścia. ■



Zmiany po otwarciu ronda K. Krahelskiej

Autobusy na Ursynowie wróciły na swoje stałe trasy na skrzyżowaniu ulicy F. Płaskowickiej i al. Komisji Edukacji Narodowej.



Autobusy linii **136**, **192** i **503** jeżdżą teraz trasami:

136: MŁYNÓW – … – Cynamonowa – F. Płaskowickiej – NATOLIN PŁN (powrót: NATOLIN PŁN. – F. Płaskowickiej – rondo K. Krahelskiej – F. Płaskowickiej – Cynamonowa – I. Gandhi – Dereniowa – … – MŁYNÓW),

192: METRO WILANOWSKA – … – Cynamonowa – I. Gandhi – rtm. W. Pileckiego – F. Płaskowickiej – al. Komisji Edukacji Narodowej – Przy Bażantarni – … – OS.KABATY,

503: KONWIKTORSKA – … – J. Rosoła – I. Gandhi – Dereniowa – F. Płaskowickiej – rondo K. Krahelskiej – F. Płaskowickiej – NATOLIN PŁN (powrót: NATOLIN PŁN. – F. Płaskowickiej – Dereniowa – I. Gandhi – … – KONWIKTORSKA)

Ponadto dotychczasowa trasa objazdowa dla linii **504**: OS.KABATY – al. Komisji Edukacji Narodowej – Wąwozowa – Stryjeńskich – Dereniowa – J. Ciszewskiego – rtm. W. Pileckiego – Puławska – … – DW.CENTRALNY, stanie się trasą stałą. ■



Warszawski Transport Publiczny

Stałe zmiany tras linii autobusowych w rejonie ronda K. Krahelskiej



Remont tramwajowy przy pl. Bankowym – kolejny etap od 19 lipca

Tramwajarze remontują rozjazdy na placu Bankowym. Od poniedziałku 19 lipca zmieniło się kursowanie pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego w centrum.

W tym etapie prac tramwaje nie przejeżdzają przez plac Bankowy ulicami Marszałkowską i gen. W. Andersa (ruch tramwajowy został wyłączony pomiędzy pl. Zbawiciela a ulicą Muranowską).

Od poniedziałku 19 lipca zmieniły się trasy tramwajów linii **4**, **14**, **15**, **23** i **36**. Kursowanie składów linii **18** i **35** zostało zawieszone. Na trasy wyjechały tramwaje linii zastępczej **75** i autobusy **Z-4**.

Zmienione trasy tramwajów:

4: WYŚCIGI – … – pl. Zbawiciela – Nowowiejska – al. Niepodległości – T. Chałubińskiego – al. Jana Pawła II – Trasa W-Z – Targowa – … – ŻERAŃ WSCHODNI,

14: PKP SŁUŻEWIEC – Marynarska – Wołoska – J. P. Woronicza – Puławska – … – BANACHA,

15: MARYMONT-POTOK – … – gen. W. Andersa – Stawki – al. Jana Pawła II – T. Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejska – … – P+R AL. KRAKOWSKA,

23: CZYNSZOWA – … – Powstańców Śląskich – W. Reymonta – Wólczyńska – T. Nocznickiego – METRO MŁOCINY,

36: PL.NARUTOWICZA – … – Nowowiejska – al. Niepodległości – T. Chałubińskiego – al. Jana Pawła II – Stawki – gen. W. Andersa – … – METRO MARYMONT.

Trasy komunikacji zastępczej zostały wytyczone:

75: ŻERAŃ FSO – Jagiellońska – S. Starzyńskiego – most Gdański – Z. Słomińskiego – al. Jana Pawła II – Broniewskiego – W. Reymonta – Powstańców Śląskich – NOWE BEMOWO,

Z-4 w kierunku pl. Inwalidów: METRO POLITECHNIKA – L. Waryńskiego – Marszałkowska – gen. W. Andersa – Świętojerska – Bonifraterska – Muranowska – gen. W. Andersa – A. Mickiewicza – PL.INWALIDÓW,

w kierunku Metro Politechnika: PL.INWALIDÓW – A. Mickiewicza – gen. W. Andersa – Marszałkowska – L. Waryńskiego – METRO POLITECHNIKA.

Prace mają zakończyć się we wtorek 27 lipca. ■



Zmiany na ulicy Powstańców Śląskich od 19 lipca

Trwa budowa stacji metra Bemowo. W tym etapie prac tramwaje nie przejeżdżają przez skrzyżowanie ulicy Powstańców Śląskich z Górczewską. Od poniedziałku 19 lipca będą tu zmiany w funkcjonowaniu Warszawskiego Transportu Publicznego.

Na ul. Powstańców Śląskich zamontowany został rozjazd umożliwiający zmianę kierunku jazdy tramwajów, które dzięki temu dojeżdżają do wyłączonego z ruchu odcinka trasy.

Od poniedziałku 19 lipca składy linii **10** będą tak jak dotychczas kończyły trasę na pętli Cm. Wolski, zawieszone natomiast zostanie kursowanie **„jedenastki"**.

Zmieni się trasa linii **26**. Składy pojadą: CZUMY – Powstańców Śląskich – … – WIATRACZNA.

Pasażerów nadal będą woziły autobusy linii zastępczej **Z10**, na trasie: CM. WOLSKI – Wolska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – NOWE BEMOWO, oraz składy linii **40**, które w dni powszednie będą jeździły trasą: CZUMY – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – Skierniewicka – M. Kasprzaka – Prosta – RONDO DASZYŃSKIEGO.



Zmiany w Piasecznie

W Piasecznie przebudowywane są ulice Dworcowa i Puławska. Inaczej jeżdżą „elki" ruszające z pętli Urząd Miasta, zmieniły się trasy autobusów kursujących ulicą Dworcową.

W Piasecznie przebudowywana jest ulica Puławska. Z powodu kolejnego etapu prac autobusy linii **L-2**, **L-5**, **L12**, **L13**, **L17**, **L19**, **L23**, **L24**, **L25**, **L32** i **L52**, po ruszeniu z pętli Urząd Miasta, jadą ulicami: J Sierakowskiego, Warszawską, Puławską i dalej swoimi trasami. Zatrzymują się na tymczasowym przystanku Szkolna 51.

Remont przejdzie też ulica Dworcowa. Drogowcy pracują na odcinku od ulicy Nadarzyńskiej do alei Lotników. Autobusy jeżdżą trasami:

709 w kierunku pętli PKP Piaseczno: METRO WILANOWSKA – al. Wilanowska – Puławska – PIASECZNO: Puławska – Jana Pawła II – Żytnia – TARGOWISKO

w kierunku pętli Metro Wilanowska: TARGOWISKO – Żytnia – Nadarzyńska – Dworcowa – Jana Pawła II – Wojska Polskiego – gen. L. Okulickiego – Puławska – METRO WILANOWSKA

Kursy skrócone do przystanku Szkolna zostały zawieszone.

727 w kierunku pętli Metro Wilanowska: GŁOSKÓW-SZKOŁA/CM.POŁUDNIOWY-BRAMA PŁD. – … – J. Sierakowskiego – Warszawska – Chyliczkowska – Jana Pawła II – Wojska Polskiego – gen. L. Okulickiego – Puławska – METRO WILANOWSKA

W kierunku pętli: Głosków-Szkoła/Cm. Południowy-Brama Płd. autobusy linii **727** wróciły na podstawową trasę.

N83 w kierunku pętli PKP Piaseczno: DW.CENTRALNY – … – PIASECZNO: Puławska – Jana Pawła II – Żytnia – TARGOWISKO

w kierunku pętli Dw. Centralny: TARGOWISKO – Żytnia – Nadarzyńska – Dworcowa – … – DW. CENTRALNY. Autobusy linii lokalnych: **L-1**, **L-3** (tylko w kierunku pętli PKP Piaseczno) **L23**, **L24** i **L39** jadą ulicami Nadarzyńską i Towarową. Objazd dla linii **L25** wytyczono ulicami Wojska Polskiego i T. Gerbera. ■

Pierwsze nowe tramwaje dotarły już do stolicy!

Do Warszawy dotarły pod koniec czerwca dwa nowe tramwaje – pierwsze z zamówionych 123 nowoczesnych i „szytych na miarę" pojazdów. Prezentacja, w której wzieli udział wiceprezydent Robert Soszyński, prezes Tramwajów Warszawskich Wojciech Bartelski oraz ambasador Republiki Korei w Polsce Sun Mira odbyła się 30 czerwca w zajezdni tramwajowej Żoliborz.

Za sprawą unikalnej konstrukcji, innowacyjnych rozwiązań i dostosowania do lokalnej infrastruktury, warszawianki i warszawiacy już wkrótce będą mogli podróżować po stolicy nowoczesnymi tramwajami.

Nowy na Żoliborzu

Dwa pierwsze tramwaje są częścią zamówienia obejmującego w sumie aż 123 pojazdy, a zawarta z producentem umowa przewiduje opcję zakupu kolejnych 90 sztuk. Jest to największy kontrakt na tabor tramwajowy zawarty kiedykolwiek w Polsce i jedna z największych tego typu umów w Europie (na kwotę 2,245 mld zł!).

Do stolicy trafią aż trzy rodzaje pojazdów szynowych o różnej długości, w wersji jednokierunkowej i dwukierunkowej. Najdłuższe z nowych wagonów będą miały prawie 33 metry, czyli aż o 2,5 metra więcej niż obecne tramwaje niskopodłogowe. Będą to najdłuższe tramwaje, jakie kiedykolwiek jeździły po stołecznych torowiskach. W każdym z nich będzie mogło podróżować nawet 240 osób, duża przestrzeń ułatwi też zachowanie dystansu pomiędzy pasażerami. Krótsze 24-metrowe tramwaje będą jeździły na mniej obciążonych trasach.

Nowe tramwaje dla Warszawy zostały zaprojektowane tak, by zapewnić jak największy komfort pasażerom. Dostosowano je do specyfiki stołecznych torowisk, a w trakcie prac projektowych kluczową rolę odegrały



uwagi warszawskich motorniczych. W ten sposób stworzono pojazd, który będzie w największym stopniu dopasowany do faktycznych potrzeb warszawianek i warszawiaków.

Unikalna konstrukcja wagonów, szyta na miarę dla Warszawy, oparta została na skrętnych wózkach, by cicho pokonywać nawet te ulice, gdzie są ciasne zakręty. Skrajne wózki, są tzw. wózkami obrotowymi, a każde koło wyposażono w absorber hałasu. Pozwoli to na ograniczenie zużycia szyn i zapewni cichszą jazdę na łukach. Dzięki temu tramwaje spełnią wymagania dotyczące emitowanych dźwięków.

Nowoczesne pojazdy podczas hamowania będą zwracały energię do sieci. W sytuacji, gdy nie będzie to możliwe, zostanie ona zmagazynowana w zasobniku energii i wykorzystana na cele trakcyjne.

– To kolejny ważny krok w kierunku zielonej, ekologicznej, nowoczesnej i przyjaznej stolicy. W mieście tak dużym jak Warszawa transport publiczny odgrywa i będzie odgrywał kluczową rolę. Dziś wysoko podnosimy poprzeczkę i wyznaczamy nowe tramwajowe trendy. Zadbaliśmy o to by był to pojazd bardzo komfortowy i nowoczesny. Mam nadzieję że nowe niskopodłogowe, wygodne i klimatyzowane tramwaje zachęcą warszawianki i warszawiaków do jeszcze częstszego korzystania z komunikacji miejskiej w Warszawie, która już jest jedną z najlepszych na świecie. Docenią je w szczególności pasażerowie z niepełnosprawnościami, opiekunowie z dziećmi w wózkach, a także seniorzy – mówił Robert Soszyński, zastępca prezydenta m.st. Warszawy.





Międzynarodowa kooperacja

Po zrealizowaniu, do końca kwietnia 2023 r., zamówienia na wszystkie 123 tramwaje, stolica będzie dysponować największą flotą tramwajów niskopodłogowych w Polsce. Ich liczba przekroczy 430, co będzie stanowić aż 70 proc. całego taboru tramwajowego w Warszawie. Przełoży się to na poprawę komfortu, szybkości i efektywności przejazdów tramwajowych w stolicy.

– Realizujemy największe przewozy tramwajowe w kraju, a wraz z dynamicznym rozwojem miasta, także i potrzeby transportowe rosną. W latach poprzedzających pandemię, przewoziliśmy ponad 250 mln pasażerów rocznie. Takich tramwajów nie ma jeszcze nikt – nie są to gotowe konstrukcje z salonu. Staraliśmy się wypracować model, który stanie się nie tylko standardem w komunikacji miejskiej w Warszawie, ale będzie też mógł być wzorcem nowych konstrukcji tramwajowych w innych polskich miastach. Naszym celem było stworzenie tramwaju najlepiej dopasowanego do potrzeb pasażerów i motorniczych – dodaje prezes Wojciech Bartelski.

Nowe tramwaje dla Warszawy powstały na bazie zbieranych przez lata doświadczeń. Wykorzystano zarówno doświadczenie lokalnych dostawców czy

podwykonawców, jak i wiedzę międzynarodowego giganta – koreańskiej firmy Hyundai Rotem. Jest to jeden z największych producentów pojazdów szynowych na świecie – dostarczył ich już kilka tysięcy do 36 krajów.

Pomimo tego, że nowe tramwaje przypłynęły do Warszawy aż z Republiki Korei, a ich producentem jest firma Hyundai Rotem, to nad projektem wspólnie pracowali zarówno koreańscy, jak i polscy inżynierowie. Dodatkowo, aż 60 procent komponentów w nowych pojazdach pochodzi z Polski oraz Unii Europejskiej. Przykładowo, cały układ zasilania i napędu tramwajów powstał w Warszawie i dostarczyła go stołeczna firma Medcom, która współpracuje ze światowymi producentami taboru szynowego. Projekt tramwajów współtworzyła krakowska firma EC Engineering, która dostarczyła również takie komponenty, jak pantografy czy wycieraczki. Z innej polskiej firmy, mającej siedzibę w Warszawie – ATM, pochodzą rejestratory parametrów jazdy. Natomiast fotele dla motorniczych – skomplikowane konstrukcje ze sterowaniem pneumatycznym – dostarczyła śląska firma Damiro. Siedzenia dla pasażerów także powstały w Polsce – wyprodukowała je firma Ster.

Istotna jest też kwestia serwisowania nowych pojazdów. Przez najbliższe lata punkt serwisowy będzie się mieścił w zajezdni Żoliborz i w kolejnych zajezdniach.

W serwisie Hyundai Rotem zatrudnieni są głównie pracownicy z Polski. Specjaliści z Korei będą w Warszawie przez cały okres wdrożenia nowych tramwajów do eksploatacji seryjnej. Wszystkie prace serwisowe będą wykonywane na miejscu, w Warszawie – dotyczy to nawet większych i bardziej zaawansowanych napraw. To umożliwi natychmiastową reakcję i podjęcie niezbędnych działań, by serwisowany wagon mógł jak najszybciej powrócić na warszawskie torowiska. Kontrakt zapewnia dostęp do części i komponentów przez najbliższe 15 lat, a także szkolenia dla pracowników Tramwajów Warszawskich, aby mogli płynnie przejmować opiekę serwisową nad wagonami.

Nowe tramwaje czekają teraz niezbędne badania homologacyjne, a pierwsi pasażerowie pojadą nimi już jesienią.

Trzy oferty na trzecią linię metra

Poznaliśmy oferty złożone w przetargu na wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla pierwszego etapu budowy III linii metra w Warszawie. Po jej opracowaniu możliwe będzie ogłoszenie postępowania na realizację inwestycji w formule projektuj i buduj.

Pierwszy etap realizacji III linii metra obejmuje budowę tunelu o długości niemal 8 kilometrów, 6 stacji, Stacji Techniczno-Postojowej Kozia Górka oraz infrastruktury towarzyszącej.

Otwarcie ofert w przetargu na wykonanie prac przedprojektowych odbyło się 28 czerwca. Przed otwarciem zamawiający opublikował na stronie postępowania kwotę, jaką zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia – 33 806 550 zł brutto. W przetargu mogli wziąć udział wykonawcy posiadający odpowiednie kompetencje i uprawnienia, zdolni do należytego wykonania zamówienia oraz dysponujący zapleczem technicznym lub zawodowym.

Oferty złożyły trzy podmioty: ILF Consulting Engineers Polska (oferta na kwotę 19 222 440 zł brutto), Egis Poland (27 807 840 zł brutto) oraz konsorcjum w składzie Biuro



Projektów „Metroprojekt" (lider) i Ośrodek Certyfikacji Transportu na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej (23 062 500 zł brutto).

Nadesłane zgłoszenia zostaną ocenione według następujących kryteriów: cena (60 proc.) oraz dodatkowe doświadczenie – koordynator, projektant w specjalności architektonicznej, projektant w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, projektant w specjalności inżynieryjnej kolejowej, geolog (każde po 7 proc.) oraz wykonanie uproszczonego projektu koncepcyjnego (5 proc.).

Wybrany w postępowaniu wykonawca będzie miał 18 miesięcy na przygotowanie dokumentacji, czyli projektu koncepcyjnego opisującego m.in. strefy wpływu budowy metra na pobliską zabudowę, stan budynków w tych strefach oraz analizy wpływu drgań i obciążeń dynamicznych na konstrukcje budynków i ludzi w nich przebywających. Opracuje także program funkcjonalno-użytkowy wraz ze specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych. ▪

Największa stacja ładowania powstaje w Wilanowie

Rozpoczęła się budowa największej w Warszawie stacji szybkiego ładowania autobusów elektrycznych. Na pętli Wilanów stanie sześć ładowarek dla pojazdów obsługujących linie 116, 180 i E-2 o łącznej mocy prawie 2,5 megawata.

Dzięki inwestycji w Wilanowie autobusy linii 116 i 180 będą pierwszymi w Warszawie, mającymi możliwość doładowania baterii na obydwu krańcach. Prace zakończą się przed upływem wakacji.

To największa, ale nie jedyna budowa stacji ładowania realizowana podczas tegorocznych letnich miesięcy. Już wkrótce powstanie trzecia dodatkowa ładowarka przy ulicy Konwiktorskiej. Tempa nabierają też przygotowania do realizacji stacji przy ulicy Browarnej. Skorzystają z niej autobusy linii 106.

Dziś Miejskie Zakłady Autobusowe eksploatują 160 autobusów elektrycznych. Mogą one korzystać z sieci ulicznych stacji szybkiego ładowania na pętlach: Spartańska, Konwiktorska, Szczęśliwice, Esperanto, Chomiczówka i Nowodwory.

Elektrobusy mają też ładowarki pantografowe szybkiego ładowania w zajezdniach przy ulicach Woronicza, Ostrobramskiej, Stalowej i Włościańskiej. A nocnemu uzupełnianiu energii służy 160 wtyczkowych urządzeń do wolnego ładowania. ▪



Kolorowo na parkingach „Parkuj i Jedź"

Ogłosiliśmy przetarg na wykonanie oznakowania informacyjnego na parkingach „Parkuj i Jedź". Już niebawem na P+R Ursus Niedźwiadek i Metro Stokłosy każdy z poziomów zostanie pomalowany na inny kolor.

Szukamy wykonawcy oznakowania informacyjnego poziomów parkingów „Parkuj i Jedź" Ursus Niedźwiadek i Metro Stokłosy. Zadaniem zwycięzcy postępowania przetargowego będzie pomalowanie słupów konstrukcyjnych, balustrad i klatek schodowych oraz oznakowanie poziomów literami. To dwa ostatnie parkingi, które zostały nam do pomalowania w ten sposób; sukcesywnie podobne oznakowanie wprowadzaliśmy na wszystkich wielopoziomowych parkingach P+R.

Kolory zostały określone jednakowo dla wszystkich parkingów: poziom zero – żółty, poziom pierwszy – niebieski, poziom drugi – czerwony, poziom trzeci – zielony, poziom czwarty – fioletowy, poziom piąty – pomarańczowy. Kolor charakterystyczny dla piętra budowli ułatwi właścicielom odnajdywanie zaparkowanych kilka godzin wcześniej samochodów. Dodatkowo krawędzie słupów zostaną pomalowane farbami o właściwościach odblaskowych. Na słupach będą umieszczone litery przyporządkowane poszczególnym poziomom.

Prace powinny zostać wykonane w ciągu 100 dni od podpisania umowy. Firmy zainteresowane udziałem w przetargu mają czas na składanie dokumentów do 22 lipca do godz. 11.00.

Dziś w Warszawie można korzystać z 15 parkingów „Parkuj i Jedź". To idealne rozwiązanie dla osób, które z różnych powodów nie mogą podróżować wyłącznie komunikacją zbiorową, ale doceniają sprawność przemieszczania się po Warszawie, szczególnie metrem, tramwajami i pociągami. Samochód można zostawić na jednym z parkingów przesiadkowych i kontynuować podróż transportem publicznym.

Gdzie zaparkować?

W północnej części miasta jest sześć parkingów – cztery w sąsiedztwie stacji metra Młociny, jeden przy stacji Wawrzyszew i jeden nieopodal stacji Marymont.

W południowych dzielnicach dostępne są parkingi przesiadkowe przy stacjach podziemnej kolei – Wilanowska, Ursynów i Stokłosy.

We wschodniej części Warszawy są trzy obiekty przy przystankach kolejowych – Stadion, Wawer i Anin.

Mieszkańcy zachodnich dzielnic stolicy i aglomeracji mają do dyspozycji parkingi – przy ulicy Połczyńskiej, przy węźle przesiadkowym Al. Krakowska oraz przy przystanku kolejowym Ursus Niedźwiadek.

Na parkingach jest ponad 4,4 tys. miejsc postojowych, w tym 187 dla osób z niepełnosprawnościami oraz ponad 800 miejsc dla rowerów.



Parkingi z niewielkimi wyjątkami czynne są siedem dni w tygodniu w godz. 4.30 – 2.30. Obiektem dostępnym przez całą dobę jest P+R Metro Młociny II. Z parkingu przy Stadionie PGE Narodowym można korzystać od poniedziałku od godz. 4.30 przez całą dobę do piątku do godz. 22.00. W soboty, niedziele i święta jest nieczynny.

Mapa, regulamin oraz szczegółowe lokalizacje parkingów są dostępne na stronie wtp.waw.pl.

Ile to kosztuje?

Korzystanie z parkingów „Parkuj i Jedź" jest bezpłatne dla posiadaczy biletów Zarządu Transportu Miejskiego od dobowego wzwyż. Oznacza to, że wystarczy mieć przy sobie jeden z biletów – dobowy, 3-dniowy, weekendowy, weekendowy grupowy, 30- lub 90-dniowy, bilet seniora lub bilet dla rodzin z trójką dzieci, aby parkować bez opłaty.

Podłącz się

Na niektórych parkingach „Parkuj i Jedź" są stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych. Kierowcy mają do dyspozycji łącznie 26 stanowisk do ładowania na parkingach: Metro Młociny, Metro Młociny III, Metro Marymont, Metro Stokłosy, Wawer SKM, Anin SKM, Połczyńska, Al. Krakowska i Ursus Niedźwiadek.

Korzystanie z ładowarek jest bezpłatne, natomiast aby zostawiać samochód na parkingu poza godzinami jego funkcjonowania (przerwa technologiczna w godz. 2.30--4.30), wystarczy wyrobić Kartę Eko. Wniosek o jej wydanie trzeba złożyć w Dziale Zarządzania Infrastrukturą Komunikacyjną ZTM przy ulicy J. Kasprowicza 145. Trzeba mieć przy sobie dowód rejestracyjny.



Dlaczego warto korzystać z parkingów „Parkuj i Jedź"?

Dla oszczędności czasu. Metro, pociągi i tramwaje nie stoją w korkach. Nie tracisz czasu patrząc, jak mijają Cię pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego.

Dla oszczędności pieniędzy. Nie musisz w kółko tankować paliwa, bo korzystasz z samochodu tylko tyle, ile naprawdę musisz. W pozostałe miejsca dojedziesz Warszawskim Transportem Publicznym.

Dla zdrowia. Swojego, swoich najbliższych i wszystkich mieszkańców Warszawy. Mniej samochodów na stołecznych ulicach to czystsze powietrze. ■

Krok do P+R w Wesołej

Ogłosiliśmy przetarg na przygotowanie kolejnych dokumentów przybliżających nas do wybudowania parkingu „Parkuj i Jedź" w Wesołej.

Pod koniec 2019 r. poznaliśmy wyniki prac koncepcyjnych, prowadzonych w porozumieniu z Urzędem Dzielnicy Wesoła, dotyczących parkingu „Parkuj i Jedź" przy stacji kolejowej Warszawa Wesoła. Teraz ogłosiliśmy przetarg na opracowanie karty informacyjnej wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.oraz studium wykonalności.

Parking planowany jest na terenie ograniczonym ulicami Okuniewską i 1. Praskiego Pułku, w sąsiedztwie stacji

kolejowej. Docelowo w tym miejscu planowane są także przystanki i pętla autobusowa.

Zgodnie z koncepcją architektoniczną, planowany jest budynek pięciokondygnacyjny z 310 miejscami postojowymi, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, osób współdzielących podróże oraz samochodów elektrycznych. Zaplanowano także stojaki rowerowe i dwie strefy Kiss and Ride. Wjazd i wyjazd z parkingu zaprojektowano z planowanej w ramach budowy tunelu pod torami kolejowymi, ulicy łączącej ronda na ulicy 1. Praskiego Pułku i Okuniewskiej.

Podmioty zainteresowane udziałem w przetargu mają czas na złożenie ofert do 27 lipca do godz. 12.00. Zadaniem zwycięzcy przetargu będzie przygotowanie wymaganych dokumentów w ciągu trzech miesięcy od podpisania umowy. ■

Wygodne przesiadki przy stacjach metra Karolin i Lazurowa

Ogłosiliśmy przetarg na przygotowanie dokumentów i uzyskanie decyzji potrzebnych do budowy oraz starania się o dofinansowanie unijne dla węzłów przesiadkowych przy ostatnich dwóch stacjach zachodniego odcinka drugiej linii metra – Karolin i Lazurowa.

Opracowanie karty informacyjnej wraz z pozyskaniem prawomocnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia oraz studium wykonalności dla węzłów przesiadkowych przy stacjach metra Karolin i Lazurowa – przetarg o takim zakresie prac został ogłoszony w połowie lipca. Na zachodnim krańcu linii metra M2 zaplanowaliśmy dwa węzły komunikacyjne, ułatwiające przesiadki do Warszawskiego Transportu Publicznego. To kolejny krok prowadzący do ich budowy.

Ważne dokumenty

Karta informacyjna przedsięwzięcia jest dokumentem zawierającym podstawowe informacje o inwestycji, czyli dane o lokalizacji, powierzchni, wykorzystywanej technologii, potencjalnym wpływie na środowisko oraz rozwiązaniach mających minimalizować negatywne oddziaływania na środowisko naturalne. Jest ona niezbędnym elementem do uzyskania decyzji o środo-



wiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (decyzja administracyjna), która jest wymagana przy inwestycjach mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Studium wykonalności opisuje zasadność realizacji przedsięwzięcia oraz wskazuje optymalny zakresu projektu przy najkorzystniejszym rozwiązaniu technicznym. Opracowanie przedstawia także możliwości wykonania inwestycji w ujęciu: finansowym, instytucjonalnym, prawnym i środowiskowym. Studium jest jednym z elementów niezbędnych do sporządzenia wniosku o dofinansowanie przedsięwzięcia ze środków unijnych lub innych środków pomocowych.

Firmy zainteresowane udziałem w przetargu mają czas na złożenie ofert do 27 lipca do godz. 12.00. Czas na przygotowanie przedmiotowych dokumentów to 135 dni od podpisania umowy.

Metro łączy

Koncepcje architektoniczno-budowlane węzłów są gotowe – przygotował je wykonawca ostatniego odcinka linii metra M2 na Bemowie. Stacja Lazurowa będzie w pobliżu dzisiejszej pętli tramwajowej i autobusowej, węzeł zaś ułatwi przesiadki pomiędzy nimi a metrem. W jego ramach planowany jest również trzypoziomowy parking P+R z około 860 miejscami postojowymi dla samochodów osobowych (w tym miejsca dla pojazdów osób o ograniczonej mobilności, miejsca ładowania samochodów elektrycznych oraz miejsca typu „2+”) i około 350 miejscami dla rowerów w obrębie całego węzła. Koncepcja umożliwia, w razie potrzeby, dobudowanie kolejnych pięter powiększających parking o ok. 980 dodatkowych miejsc parkingowych.

Przy stacji Karolin, końcowej dla zachodniego odcinka II linii metra, połączą się metro, autobusy dalekobieżne, autobusy podmiejskie i miejskie. Koncepcja przewiduje tam również naziemny, czteropoziomowy parking P+R na około 950 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, zlokalizowany przy ul. Połczyńskiej. Na parkingu będą również miejsca dla pojazdów osób o ograniczonej mobilności, miejsca ładowania samochodów elektrycznych oraz miejsca typu „2+” i około 270 miejsc dla rowerów. W razie potrzeby będzie można dobudować kolejne piętra, powiększając pojemność parkingu o około 580 dodatkowych miejsc.

Do czasu pozyskania niezbędnych funduszy, przesiadki do metra będą możliwe z przystanków tramwajowych i autobusowych zlokalizowanych w pobliżu wejść do stacji metra. ■



Kiedy kończy się ważność mojego biletu?

To pytanie często pojawia się w naszych głowach tuż przed wyjściem z domu do pracy lub szkoły albo w drodze na przystanek. Teraz ważność biletu zakodowanego na Warszawskiej Karcie Miejskiej łatwo sprawdzimy dzięki usłudze „Sprawdź kartę".

Od środy 21 lipca działa nowa aplikacja sprawdzkarte.wtp.waw.pl, dzięki której na komputerze lub smartfonie pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego mogą w łatwy sposób sprawdzić ważność swojego biletu i status Karty warszawianki/ warszawiaka.

Wystarczy wejść na stronę sprawdzkarte.wtp.waw.pl i wpisać numer karty. Po zatwierdzeniu na ekranie pojawią się informacje o zakodowanym ostatnio bilecie, jego ważności, typie biletu oraz wgranych uprawnieniach. System podaje także informacje o liczbie zawieszeń biletu wykorzystanych w czasie zagrożenia epidemicznego w danym roku.

Uwaga! Usługa „Sprawdź kartę" działa z opóźnieniem w stosunku do operacji wykonywanych w kasownikach, biletomatach i punktach sprzedaży biletów. Oznacza to, że np. informacja o wgraniu nowego biletu lub jego zawieszeniu może pojawić się w systemie dopiero po kilku dniach.

Czy masz ważny bilet?

Teraz sprawdzisz to również on-line.
Wejdź na:

sprawdzkarte.wtp.waw.pl

Wpisz numer swojej karty
i sprawdź ważność biletu lub uprawnień
do Karty warszawianki/warszawiaka.

www.wtp.waw.pl

24/7 19115

Pomoc dzieciom i odwiedziny w ZTM

Takich gości chcemy mieć w Zarządzie Transportu Miejskiego jak najczęściej. W czwartek 8 lipca odwiedził nas Pan Tomasz Gawryluk, który podczas 29. Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy wylicytował Dzień w ZTM za 2 047,22 zł.

Na to wydarzenie trzeba było poczekać z powodu epidemii koronawirusa kilka miesięcy, ale co się odwlecze, to nie uciecze. Pan Tomasz wreszcie mógł „odebrać" swoją nagrodę i spędzić kilka godzin w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego.

Gościa najpierw przyjęła na kawie dyrektor ZTM Katarzyna Strzegowska w towarzystwie m.in. swojego zastępcy Tomasza Rupiewicza. Potem pana Tomasza „przejął" Robert Człapiński, który wcielił się w rolę przewodnika.

Program wizyty był napięty. Zwycięzca licytacji WOŚP najpierw zwiedził Centralę Ruchu ZTM. Potem przyszła kolej na Dział Organizacji Przewozów i poznanie działania programu Visum. Następnie Robert Człapiński zaprowadził gościa do tzw. „laboratorium", czyli miejsca, w którym pracownicy Działu Nadzoru Przewozów przeprowadzają testy systemów informacji liniowej w autobusach certyfikowanych przez ZTM.

To była tylko część atrakcji, bo następnie pan Tomasz udał się do zajezdni Miejskich Zakładów Autobusowych (dawniej Centralnych Warsztatów Samochodowych) przy ulicy Włościańskiej, gdzie obejrzał kolekcję zabytkowych autobusów będących własnością Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Bardzo spodobało mu się pomieszczenie, w którym przywracane do życia są elektroniczne tablice informacji pasażerskiej.

Na zakończenie nasz gość otrzymał książkę „Zabytkowe pojazdy komunikacji miejskiej z kolekcji KMKM w Warszawie". ■



„Dziewczyny" ze Szczęśliwic, Kabat i Pragi-Północ

Dwa lata temu na terenie zaplecza techniczno-postojowego Szybkiej Kolei Miejskiej na Szczęśliwicach i Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty Metra Warszawskiego stanęło dziesięć wyjątkowych domków. W 2021 roku dołączyły do nich cztery na terenie zajezdni Stalowa Miejskich Zakładów Autobusowych Zamieszkało w nich prawie pół miliona… pszczół.

Bez pszczół nie ma życia. – Pszczoły miodne i dziko żyjące odpowiadają za zapylanie roślin. W Europie uzależnionych jest od nich wiele gatunków i odmian roślin, w tym warzywa. Gdyby owady zapylające zniknęły, oznaczałoby to dla świata nie tylko katastrofę ekologiczną, ale również ekonomiczną – załamałaby się produkcja żywności – wyjaśniała w Światowy Dzień Pszczół, przypadający w maju, Justyna Glussman, dyrektorka i koordynatorka ds. zrównoważonego rozwoju i zieleni m.st. Warszawy.

Stolica od kilku lat podejmuje różne inicjatywy, aby w mieście pszczół było dużo i były bezpieczne. Powstają miejskie pasieki i domki dla owadów zapylających, wysiewane są rośliny kwitnące oraz sadzone miododajne drzewa, miejscy ogrodnicy rezygnują z używania środków ochrony roślin szkodliwych dla owadów.

„M" jak miód

Zaplecze techniczno-postojowe SKM to 22-hektarowy teren, na którym wykonywane są niezbędne przeglądy i naprawy pociągów. To także bardzo zielone miejsce. W 2019 roku stanęło tam pięć uli, w których zamieszkało 300 tys. pszczół.



- Pszczoły fascynowały mnie od zawsze, jednak dopiero osiem lat temu zdecydowałem się na założenie pasieki w Beskidzie Niskim, z którego pochodzę – opowiada o swojej pasji Marcin, opiekun „kolejowych" owadów. - Niestety duża, 350-kilometrowa odległość utrudniała możliwość częstego przebywania z pszczołami. Postanowiłem poszukać nowego miejsca, bliżej siebie, w Warszawie. Przeglądając zdjęcia satelitarne miasta, zwróciłem uwagę na duży zielony obszar pomiędzy Wolą, Warszawą Zachodnią a Włochami. Uznałem, że to byłby dobry teren dla lokalizacji pasieki. Zacząłem szukać konkretnego miejsca. Po zrobieniu rekonesansu i sprawdzeniu, czy nie znajdują się tam inne ule, napisałem maila do SKM. Zareagowali bardzo entuzjastycznie i w ekspresowym tempie podpisaliśmy umowę dzierżawy terenu dla moich „latających dziewczyn".

Również w 2019 roku – tym razem w południowej części Warszawy – pszczoły znalazły dom na terenie 30-hektarowej Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty Metra Warszawskiego.

Do udzielenia gościny owadom dobrze się przygotowano. Wiosną wysiano 50 gatunków miododajnych roślin, m.in. maki, chabry, wiesiołki, jaskry i kąkole. Dodatkowo rośnie tam pół tysiąca drzew, z czego prawie połowa to ulubione przez pszczoły lipy (jest ich ponad 200). Ustawiono także pięć drewnianych domków.

Jesienią zamieszkało w nich 50 tysięcy pszczół. Zimą opiekował się nimi i doglądał je pszczelarz, a już w kwietniu 2020 roku rozpoczęto pierwsze miodobranie i owady odwdzięczyły się 50 litrami miodu wielokwiatowego. Potem zebrano jeszcze miód akacjowy i lipowy, w sumie 120 kg słodkiego „co nieco". Rok 2021, z myślą o „pasiastych przyjaciołach", rozpoczęto od wysiania poletka słoneczników i zasadzenia krzewów lawendy. Pełnią one także rolę naturalnych odstraszaczy komarów. W sąsiedztwie pasieki nie są bowiem stosowane środki chemiczne.

Metrowscy pszczelarze zakończyli właśnie drugie miodobranie – lipowy miód wypełnił 393 słoiczki.

Praski miód

W tym roku, aby uczcić Światowy Dzień Pszczół, Miejskie Zakłady Autobusowe także ustawiły ule – na terenie zajezdni Stalowa. Wybrano zacienioną, oddaloną od głównych zabudowań, część obiektu. W jej sąsiedztwie znajdują się zielone ogródki działkowe.

- Skorzystaliśmy z okazji, że jeden z naszych byłych już kierowców jest zapalonym pszczelarzem i jednocześnie wykładowcą pszczelarstwa w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Doszliśmy do porozumienia, na mocy którego na nieużywanym krańcu zajezdni pan Zbigniew Kamiński ustawił pasiekę złożoną z czterech



uli – opowiadał podczas pierwszego miodobrania Adam Stawicki, rzecznik prasowy MZA.

Już miesiąc po ustawieniu pasieki odbyło się pierwsze miodobranie, podczas którego zebrano ponad 30 litrów miodu, głównie akacjowego i spadziowego. Okazało się także, że pszczołom tak spodobały się praskie klimaty, że po miesiącu ich liczba wzrosła ze 100 do 140 tys. ■



Czym – według pszczelarza Marcina opiekującego się owadami z SKM – jest pszczelarstwo

Wiedzą

Aby zacząć opiekować się pszczołami, trzeba zdobyć ogromną wiedzę, która nie jest powszechnie dostępna, a dodatkowo połączyć ją z praktyką, co wbrew pozorom nie jest łatwe. Oczywiście teraz jest trochę prościej – są książki, internet, media społecznościowe.

Jednakże pszczoły to bardzo skomplikowane i złożone istoty. Do dziś niektóre ich zachowania są przedmiotem badań naukowców. Wiele osób myśli, że opiekę nad pszczołami można porównać do posiadania psa lub kota, niektórzy nawet twierdzą, że z tymi pracowitymi owadami jest łatwiej, bo nie trzeba ich wyprowadzać. Jest zupełnie inaczej, im dłużej zajmuję się pszczołami, tym bardziej mam wrażenie, że to niesamowite i tajemnicze stworzenia, których nigdy nie poznamy i zawsze będą nas zaskakiwać.

Ciężką pracą i wydatkami

Trzeba zbudować ul lub na niego zapracować, zbijać i drutować ramki, wtapiać węzę, wspinać się po drzewach, gdy ucieknie rójka, leczyć podopiecznych z chorób pszczelich, zakarmiać na zimę i wiele innych.

Loterią

Nigdy nie wiadomo, czy pomimo zdobytej wiedzy i włożonego wysiłku zyskamy owoc pracy pszczół i pośrednio pszczelarza, czyli miód. Powodów może być wiele, np.: będzie zimna lub deszczowa wiosna i pszczoły nie będą mogły wylecieć z ula; przyjdzie ulewa i zbije kwiaty akacji, albo będą upały i wypalą kwiaty lipy; nasza rodzina zginie (w języku pszczelarskim „osypie się") przez jedną z pszczelich chorób, nie przetrwa zimy lub zostanie wytruta opryskami.

Pszczoły dają jednak ogromną satysfakcję i pozwalają odciąć się od otaczającego świata. Uzależniają do tego stopnia, że zimą brakuje mi nawet ich użądleń. ■

Pomysł na weekend z Warszawskimi Liniami Turystycznymi

Brak pomysłu na wakacyjny weekend? W sobotę zapraszamy na wycieczkę Piaseczyńsko-Grójecką Koleją Wąskotorową z Piaseczna do Tarczyna, a w niedzielę na rejs z Warszawy Kanałem Żerańskim i Jeziorem Zegrzyńskim do Serocka.

To już 13. sezon Warszawskich Linii Turystycznych. Od początku maja promy łączą brzegi Wisły, a na ulicach spotkać można zabytkowe tramwaje i autobusy. Potem dołączyła do nich Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa, a na początku lipca statek do Serocka.

Po lądzie

Zaczynamy we wczesne sobotnie popołudnie na stacji w Piasecznie. Kilka wagoników, ciągniętych przez niewielką lokomotywę, dojeżdża do Tarczyna przez Zalesie Dolne (z zabytkową stacją z lat 30. XX w.), Głosków, Runów i Złotokłos. W drodze powrotnej pociąg zatrzymuje się w Runowie, gdzie peron jest tuż przy leśnej polanie. Obok możliwości przejażdżki kolejką, której początki przypadają na koniec XIX w., to jedna z największych zalet wycieczki. Można spędzić czas w zielonym miejscu, usiąść i poczytać książkę, porozmawiać bez pośpiechu z bliskimi, pograć z dziećmi w piłkę lub pójść na spacer po leśnych ścieżkach.

Warto także odwiedzić Złotokłos – przedwojenne letnisko, gdzie mieszkali Marek Hłasko i Mieczysław Fogg.

Pierwsze pociągi kolei wąskotorowej, zaplanowanej wzdłuż Traktu Aleksandryjskiego (obecnie ulica Puławska), wyjechały na odcinek pl. Keksholmski (obecnie Unii Lubelskiej) – Dąbrówka w połowie 1898 r., a pod koniec roku dotarły do Piaseczna. Linię regularnie rozbudowywano. Najpierw pociągi dotarły do Góry Kalwarii, później do Grójca i Jasieńca, a w końcu do Nowego Miasta nad Pilicą. W 1924 r. Piaseczyńsko-Grójecka Kolejka Wąskotorowa obsługiwała najdłuższą w swojej historii, prawie 90-km trasę.

W połowie lat 30. XX w. stołeczny magistrat zaczął być niechętny infrastrukturze kolejowej z powodu zwiększającego się ruchu ulicznego i coraz popularniejszych tramwajów elektrycznych. Najpierw wycofano linię z pl. Unii Lubelskiej i skrócono ją do ulicy A.E. Odyńca, a później do stacji Warszawa Szopy (tu, gdzie dziś jest stacja metra Wilanowska i pętla autobusowa).

Po II wojnie światowej kolej, w tym kolejki wąskotorowe, została znacjonalizowana. W latach 50. XX w. Piaseczyńsko-Grójecka Kolejka Wąskotorowa odegrała jeszcze niebagatelną rolę w odbudowie stolicy. Mówiono, że co dziesiąta cegła w Warszawie została przywieziona koleją z cegielni w Gołkowie. Wraz z latami 60. XX w. nastała fala fascynacji transportem samochodowym oraz rozwijającą się w Warszawie siecią tramwajową. W 1966 r. rozpoczęła się powolna likwidacja Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolejki Wąskotorowej. Wraz z począt-





tkiem lipca 1991 r. zawieszono ruch na ostatnim odcinku Piaseczno – Grójec. Siedem lat później, dzięki zaangażowaniu miłośników, kolejka wróciła na odcinek Piaseczno – Tarczyn. Od tego czasu organizowane są przejazdy turystyczne.

Zachęcamy do odwiedzenia strony kolejka-piaseczno.pl.

Do Piaseczna można dojechać własnym transportem lub skorzystać z autobusów specjalnej linii 51. Linia obsługiwana jest taborem zabytkowym. Autobusy zaczynają kursy w centrum Warszawy, dojeżdżają do węzła przesiadkowego przy metrze Wilanowska i dalej jadą śladem trasy nieistniejącej już linii trolejbusowej, funkcjonującej w Warszawie od lat 40. do 70. XX w., a później po przerwie w latach 80. i 90. XX w. czyli właśnie 51.

Po więcej informacji zapraszamy na wtp.waw.pl.

Po wodzie

W niedzielę będziemy musieli wstać wcześniej, ponieważ statek wyrusza z przystani (w pobliżu przystanku Cementownia) na Kanale Żerańskim o godz. 9.00. Po przepłynięciu kanału wypływa na Jezioro Zegrzyńskie. To duży, mający prawie trzy tys. ha powierzchni i maksymalną głębokość 10 m, sztuczny zbiornik.

Akwen ma już ponad 50 lat. Tu, gdzie dziś pływają jachty i kajaki, jeszcze na początku lat 60. XX w. mieszkali ludzie. Było to jednak miejsce bardzo często zalewane przez wody Narwi i Bugu. W 1951 roku zrodził się pomysł wybudowania zapory i stworzenia sztucznego jeziora. Decyzja o budowie zapadła jednak najprawdopodobniej dopiero pod koniec lat 50. XX w. Inwestycja została zrealizowana w dwóch etapach. Jako pierwsze powstały jaz spiętrzający wodę i przepławki dla ryb, a także wszystkie budynki poza korytem Narwi, na lewym brzegu. W drugim etapie Narew została przegrodzona, a jej wody skierowane na jaz. Powstały także zapory boczne, przepompownie do odwadniania terenów i wały ziemne na lewym brzegu rzeki. W tradycyjny w PRL dzień otwarć, uruchomień i podobnych uroczystości czyli 22 lipca 1963 r. uroczyście przecięto wstęgi. Dziś Jezioro Zegrzyńskie jest chętnie odwiedzane



przez wędkarzy i miłośników sportów wodnych, a latem przez mieszkańców aglomeracji szukających ochłody nad wodą.

Statek kończy rejs w Serocku, gdzie zaplanowano zejście na ląd i dwugodzinną przerwę. To doskonała okazja na obejrzenie domu, w którym nocował Pablo Picasso. Malarz przyjechał tu jesienią 1948 r. na zaproszenie architektów Heleny i Szymona Syrkusów. Podobno mistrz wykąpał się w Narwi, a wieczorem pracował nad rzeką nad jednym ze swoich obrazów. Warto też przejść się na rynek zbudowany według średniowiecznego układu urbanistycznego. W pobliżu jest kościół pw. Zwiastowania Najświętszej Maryi Panny, wybudowany w XV w. w stylu późnogotyckim.

Po przerwie statek wraca do Warszawy i ok. godz. 18.00.

Szczegółowe informacje o statku do Serocka są dostępne na wtp.waw.pl.

Promy autobusy i tramwaje

Jeśli chcemy aktywnie i ciekawie spędzić czas, a nie możemy poświęcić na wycieczkę całego dni, zachęcamy do skorzystania z innych atrakcji Warszawskich Linii Turystycznych.

Miłośników zabytkowych autobusów i tramwajów oraz zwiedzania miasta zza okien pojazdów na pewno zainteresują linie turystyczne – autobusowa 100 oraz tramwajowe 36 i T.

Zapraszamy także nad Wisłę, której brzegi w trzech miejscach łączą promy. ■

Do zobaczenia w Warszawskich Liniach Turystycznych!

Zazielenimy przystanki na Białołęce i Mokotowie

Poznaliśmy wyniki głosowania na projekty z budżetu obywatelskiego 2022. Zarząd Transportu Miejskiego będzie odpowiedzialny za realizację dwóch przedsięwzięć – przebudowę przystanków autobusowych na Białołęce i zazielenienie wiat na pętli Metro Wilanowska.

Warszawiacy i warszawianki, od 15 do 30 czerwca, głosowali na pomysły zgłoszone w ramach 8. edycji budżetu obywatelskiego na rok 2022 r. Zdecydowali w ten sposób, na co przeznaczyć pieniądze z budżetu Warszawy. Pod głosowanie mieszkańców zostało poddanych łącznie 1 429 projektów, z czego 129 propozycji ogólnomiejskich i 1 300 dzielnicowych. W czwartek, 15 lipca ogłoszono wyniki.

Co zrobi ZTM?

Zarząd Transportu Miejskiego zrealizuje dwa projekty: „Stop smog! Posadzimy drzewa i krzewy wzdłuż najważniejszych dróg na Białołęce, stworzymy zielone aorty dzielnicy" (we współpracy z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy) oraz „Zielone przystanki Metro Wilanowska".

Pierwszy projekt to przede wszystkim zasadzenie 101 drzew wzdłuż ulic: Modlińskiej, Aluzyjnej, Głębockiej, Sprawnej i Strumykowej. Dodatkowo przebudujemy trzy przystanki: Poetów 02, Dąbrówka Szlachecka 02 i Klasyków 02. Przystanki zostaną dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a w pobliżu posadzone będą krzewy i inne rośliny z gatunków, które dobrze radzą sobie w trudnych miejskich warunkach. Dodatkowo przy przystanku Dąbrówka Szlachecka, w sąsiedztwie przejścia dla pieszych, wyeksploatowany pas płytek z wypustkami dla osób niewidomych wymienimy na nowy. Na projekt oddano 2 573 głosy, a budżet zaplanowano na 662 744 zł.

Drugi projekt – „Zielone przystanki Metro Wilanowska" to wyłożenie dachów sześciu przystanków na pętli Metro Wilanowska rozchodnikami czyli roślinami z rodziny gruboszowatych, które przez większą część roku pozostają zielone oraz dobrze znoszą suszę,



nasłonecznienie i zmiany temperatury (takie rośliny sadzą też Tramwaje Warszawskie na swoich zielonych torowiskach). Dzięki temu poprawi się estetyka pętli, uda się zatrzymać więcej wody z opadów, a latem pasażerowie będą mogli liczyć na lepszą ochronę przed słońcem i wysokimi temperaturami. Projekt zebrał 1 816 głosów, a jego realizacja będzie kosztowała 45 tys. zł.

W ubiegłym roku firma AMS (właściciel 1 580 warszawskich wiat ustawionych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego) wyłożyła rozchodnik na dachu wiaty na żoliborskim przystanku Ks. Popiełuszki. Roczne doświadczenie potwierdziło, że rozchodnik jest rośliną niemal bezobsługową bo nie wymaga częstego podlewania ani nawożenia. Dodatkowo po roku obecności w trudnej przestrzeni miejskiej wygląda dobrze.

W tym roku AMS planuje zazielenienie kolejnych 25 wiat. Jednocześnie zostaną na nich wyklejone okrągłe oznaczenia ostrzegające ptaki przed kolizjami z szybami.

Ósma edycja budżetu obywatelskiego

Projekty, które zostaną zrealizowane w ramach budżetu obywatelskiego 2022 dotyczą różnych obszarów miejskiego życia, jednak w tym roku zdecydowana większość warszawiaków zgłaszała pomysły związane z miejską zielenią.

Najdroższy tegoroczny przegłosowany projekt ogólnomiejski to „Nowe drogi dla rowerów" (5,6 mln zł), z kolei dzielnicowy to „Oddychające chodniki na ul. Puławskiej" (1,5 mln zł). Największym poparciem mieszkańców cieszył się inny ogólnomiejski projekt – „Duże drzewa w Warszawie - zieleń, cień i czyste powietrze" – zagłosowało na niego aż 33 795 osób.

Łącznie warszawianki i warszawiacy oddali 93 539 głosów. Najwięcej pomysłów w ramach budżetu obywatelskiego zrealizowanych zostanie w dzielnicy Bemowo, bo aż 34, na Żoliborzu 24, w Ursusie 23, na Targówku 22, a na Pradze-Południe 18.

Do tej pory w Warszawie odbyło się siedem edycji budżetu obywatelskiego. Mieszkańcy zdecydowali o przeznaczeniu ponad 400 milionów zł.

Pełne wyniki głosowania są na stronie
https://bo.um.warszawa.pl/. ▪



Warszawskie Linie Turystyczne - Retro WTP



Spotkanie po latach.
Jelcze PR110 oraz wagony typu 13N przez wiele lat były symbolem warszawskiej komunikacji miejskiej.



Skład piaseczyńskiej wąskotorówki mija niedawno wyremontowany peron na stacji w Złotokłosie.
Lokomotywa Lxd2



Żółto-czerwone barwy stały się stołecznym malowaniem w latach 90. ub. wieku.
Jelcz 120MM/1



Żółty i czerwony to nie jedyne barwy stołecznej komunikacji.
Wagony typu 105Na



Stanowisko pracy motorniczego w klasycznym wagonie obsługującym linię T.
Wagon typu 4Nj



Zabytkowe autobusy idealnie komponują się z brukiem ulicy Nowy Zjazd.
Jelcz PR110M

Czy masz ważny bilet?

Teraz sprawdzisz to również on-line.
Wejdź na:

sprawdzkarte.wtp.waw.pl

Wpisz numer swojej karty
i sprawdź ważność biletu lub uprawnień
do Karty warszawianki/warszawiaka.



www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7 WARSZAWA 19115

Rozjazdy czas wymienić

Rozjazdy to jedna z najbardziej newralgicznych części infrastruktury tramwajowej. Pracują cały czas, bez chwili wytchnienia, a ich zaprojektowanie i wymiana to skomplikowany proces.

Na Plac Bankowy wkroczyli pracownicy Tramwajów Warszawskich, którzy zaczęli wymianę zwrotnic. O torowiska trzeba dbać nieustannie, bo są bardzo mocno eksploatowane - w zeszłym roku tramwaje przejechały po warszawskich ulicach ponad 52 mln kilometrów!

Zwrotnice szczególnej troski

Żywotność rozjazdów i torów zależy od natężenia ruchu. Czasem, w miejscach o mniejszym natężeniu ruchu, rozjazdy „dożywają" budzącego szacunek wieku 25 lat, ale zdarzają się też miejsca, gdzie wystarczają na połowę tego czasu. Różnica w długości okresu eksploatacji rozjazdów i szyn może dotyczyć nawet tego samego miejsca, np. na pętlach lub w węzłach rozjazdowych tory używane rzadziej służą warszawiakom dłużej.

Tramwaje Warszawskie, konserwując infrastrukturę, starają się wydłużać okres użytkowania tych newralgicznych elementów, dlatego co jakiś czas rozjazdy są regenerowane metodą napawania. Na czym polega ten proces? Po oczyszczeniu i wstępnym podgrzaniu szyny w miejscach, w których zidentyfikowano zużycie nakładany jest nowy materiał uzupełniający (mieszanka metali) metodą podobną do spawania. Następnie odnawiana szyna jest szlifowana tak, aby zyskała odpowiedni kształt. Roboty te wykonywane są zazwyczaj w nocnej przerwie w kursowaniu tramwajów, co może być uciążliwe dla mieszkańców okolicznych domów, ale dzięki temu następnego dnia tramwaje mogą bezpiecznie wozić warszawiaków.

Dbanie o rozjazdy dodatkowo komplikuje fakt, że składają się z trzech części, które zużywają się w różny sposób i mają różną trwałość: zwrotnicy, która pozwala na zmianę kierunku jazdy, krzyżownicy (gdzie przecinają się toki szynowe) oraz szyn łączących krzyżownicę ze zwrotnicą.

Najmniejszą żywotność ma zwrotnica, która w uproszczeniu zużywa się dwa razy szybciej niż wynosi okres żywotności całego rozjazdu. Dlatego też zwrotnice są



skonstruowane tak, że zarówno newralgiczne elementy – iglice, jak i całą zwrotnicę można wymienić niezależnie od pozostałej części rozjazdu.

W czerwcu na Placu Bankowym zaczęła się właśnie wymiana zwrotnic. Co ciekawe, ta operacja jest konieczna nie tylko z powodu zużycia urządzenia. Przy okazji wymiany zwrotnic zostanie zamontowany system zdalnego sterowania, który pozwoli na łatwiejszy przejazd tramwajów w relacji dziś nieużywanej, czyli skręt z al. Solidarności w stronę centrum i odwrotnie.

- Ostatni remont tego odcinka trasy tramwajowej był w 2009 r. Wtedy zakładano, że skręt od strony przystanku Kino Femina na południe będzie używany tylko okazjonalnie, jeśli dojdzie do awarii, bądź zajdzie doraźna potrzeba przejazdu tramwaju. W takiej sytuacji wystarczyłoby, że na miejsce przyjechałby nadzór ruchu i na moment przestawiłby zwrotnicę. Starano się ograniczyć ruch tramwajów w tamtej relacji, bo skręcające składy przecinałyby jednocześnie trzy kierunki ruchu samochodowego i blokowałyby możliwość przejazdu przez skrzyżowanie na dość długi czas – mówi Robert Grzywacz, dyrektor Biura Utrzymania Infrastruktury Tramwajów Warszawskich.

Doświadczenia ostatnich lat pokazują jednak, że zwrotnica musi być przestawiana częściej. Zamontowanie systemu zdalnego sterowania zwrotnicami i podłączenie go do układu sterowania sygnalizacją świetlną znacznie uprości funkcjonowanie tego ważnego skrzyżowania w przypadku skrętu tramwajów w tej relacji.

Czemu rozjazdy się zużywają?

Rozjazdy tramwajowe właściwie nie mają odpoczynku. Zależnie od tego, jak jedzie tramwaj, pracują różne ich części. Jeśli tramwaj skręca, to bardziej obciążone są zwrotnice i krzyżownice dla torów w relacji skrętnej – ruch koła w tej sytuacji powoduje, że zużywa się ich powierzchnia boczna.

Jeśli tramwaj jedzie na wprost, to pracują głównie krzyżownice. Obręcz koła wagonu tramwajowego jest tak zbudowana, że ma szeroką powierzchnię toczną i wąskie obrzeże. Przejazd przez przecinające się szyny powoduje, że koło przetacza się nie opierając się na szerokiej powierzchni, ale właśnie na wąskiej części (obrzeżu). W takich miejscach całe obciążenie tramwaju przekazywane jest na powierzchnię toczną obrzeża koła o szerokości około 20 mm, podczas, gdy na odcinkach poza strefą krzyżownic nacisk tramwaju jest przenoszony przez obręcz koła o szerokości około 80 mm. To powoduje szybkie zużywanie się powierzchni dna, czyli pogłębianie się rowków krzyżownic, które następnie trzeba regenerować.

Przy „oszczędzaniu" rozjazdów bardzo przydatne są wózki skrętne tramwajów, które odgrywają dużą rolę przy jeździe po łuku. W większości użytkowanych obecnie tramwajów niskopodłogowych wózek jest przymocowany do członu tramwaju poprzez elementy elastyczne i ma minimalną możliwość skrętu, co powoduje, że podczas przejazdu takiego tramwaju po łuku toru (zakręcie) koła prowadzone przez szyny





muszą obrócić cały człon tramwaju. W nowych tramwajach firmy Hyundai Rotem pierwszy i ostatni wózek skręcają się względem pudła tramwaju. To pomoże w wydłużeniu żywotności łuków oraz zwrotnic na warszawskich torowiskach.

Każdy rozjazd, jak większość konstrukcji budowlanych, podlega zużyciu i przychodzi czas, kiedy trzeba go wymienić, a to cała, wieloetapowa operacja, chyba nawet trudniejsza niż ta, którą trzeba przeprowadzić w analogicznej sytuacji na kolei. W przypadku rozjazdów kolejowych dostępny jest ich katalog, z którego wybiera się dowolny model, używany przy projektowaniu trasy.

Komfort projektantów kolejowych polega na tym, że prowadzą swoje trasy w większości po terenach otwartych, niezabudowanych. W przypadku tramwajów trzeba się dopasować do otoczenia, czyli układu geometrycznego skrzyżowania, na którym zostanie ułożony rozjazd. Żeby temu sprostać promienie łuków w rozjazdach tramwajowych mają wartości od 20 do 50 metrów. Dla porównania minimalna wartość promieni łuków w torach kolejowych zaczyna się od około 150 metrów. Gdyby takie wymiary zastosować na torowiskach tramwajowych w centrum Warszawy, to np. skręt na wspomnianym placu Bankowym z ulicy Marszałkowskiej w al. Solidarności zaczynałby się na wysokości pomnika Juliusza Słowackiego, a kończył na skrzyżowaniu al. Solidarności i ulicy Bielańskiej, przecinając po drodze Błękitny Wieżowiec. W przypadku rozjazdów tramwajowych oszczędność miejsca jest wielką zaletą. Kolejną jest oszczędność czasu, bo mniejsze rozjazdy tramwaje pokonują po prostu szybciej.

Rozjazdy na specjalne zamówienie

W Warszawie sprawę ułatwia fakt, że udało się wypracować standardy dotyczące zwrotnic. Funkcjonuje kilka typów tych urządzeń, co pozwala wymieniać zużyte elementy. Niestety, nie oznacza to, że takie operacje można wykonywać automatycznie, seryjnie. Nawet, stosując ten sam typ rozjazdu w różnych częściach stolicy, nie można przełożyć „starej" dokumentacji do nowego miejsca.

- Taka możliwość byłaby, gdyby remontowano całe skrzyżowanie, ze wszystkimi wcześniej zastosowanymi elementami. W takiej sytuacji można by „wyjąć z półki" archiwalną dokumentację i posłużyć się nią podczas nowego zadania. Zwykle jednak, przy tego typu robotach, równolegle się coś przeprojektowuje, przesuwa, zwęża, poszerza albo buduje dodatkowe elementy, azyle dla pieszych, drogi dla rowerów itp. Wtedy projekt trzeba zmienić – mówi Robert Grzywacz.

Jak w takim razie przygotowuje się dokumentację „rozjazdową"? Sam proces dzieli się na kilka etapów. Na początku trzeba zaprojektować lub zweryfikować projekt układu drogowego (położenie krawężników i innych stałych elementów drogi) a następnie zaprojektować układ geometryczny osi torów w węźle rozjazdowym. Dzięki zaawansowanym programom graficznym oraz inżynierskim można rysować elementy w wirtualnej skali 1:1, co pozwala ograniczyć żmudne przeliczanie i dopasowywanie długości poszczególnych



elementów układu geometrycznego. Tak przygotowany projekt trzeba jeszcze raz przeliczyć, żeby uniknąć nawet najdrobniejszych błędów. Następnie rysunek układu geometrycznego osi torów trafia do producenta, a on przygotowuje dokumentację produkcyjną, która zawiera specyfikację materiałową i szczegółowe wymiary każdego elementu rozjazdu, np. długość rampy najazdowej na krzyżownicę, szyn łączących, wyznacza głębokości, szerokości i długości rowków – powstaje w ten sposób rysunek warsztatowy. Postęp technologiczny powoduje, że co kilka lat wprowadzane są nowe rozwiązania materiałowe lub geometryczne, które wydłużają trwałość lub poprawiają warunki utrzymania rozjazdów.

Przygotowany rozjazd jest najpierw składany w całości w zakładzie produkcyjnym. Dopiero kiedy wiadomo, że wszystko do siebie pasuje, jest demontowany, ładowany na samochody i transportowany na plac budowy. Sam transport też jest wyzwaniem – kompletne rozjazdy mają duże wymiary i żeby uniknąć dodatkowego spawania na budowie należy je podzielić na jak największe elementy, ale na środkach transportu muszą być ułożone tak, żeby się zmieściły w pasie ruchu.

Rozjazdy mogą być też nowatorskimi rozwiązaniami, nie stosowanymi w innych miejscach. Tak było na skrzyżowaniu łączącym ulicę Towarową, Okopową oraz al. Solidarności czyli tzw. „Kercelaku”.

- Miałem swój udział w projektowaniu tego rozwiązania. Ze względów bezpieczeństwa system sterowania zwrotnicami używany w Warszawie został zaprojektowany tak, że w momencie zdalnego przekładania zwrotnicy w strefie zwrotnicy nie może znajdować się żaden tramwaj. To znaczy, że tramwaj przejeżdżający przez zwrotnicę musi z niej zjechać całą długością zanim kolejny tramwaj może na nią wjechać. Kiedyś na „Kercelaku" tramwaje skręcały praktycznie we wszystkich kierunkach do Placu Bankowego, w głąb Woli, od północy czy od południa. W godzinach szczytów komunikacyjnych tramwaje przejeżdżają przez to skrzyżowanie częściej niż co 2 minuty. Chcieliśmy ograniczyć sytuacje, że jeden tramwaj przejeżdża, a drugi czeka na przełożenie zwrotnicy. Wymyśliliśmy, że zwrotnica na tym skrzyżowaniu jest zamontowana kilkadziesiąt metrów wcześniej. Od zwrotnic do krzyżownic ułożone są szyny równoległe, które następnie przechodzą w łukowe lub proste na samym skrzyżowaniu. W tak skonstruowanym rozjeździe tramwaj wcześniej przejeżdża przez zwrotnicę i wjeżdża na swój tor przed skrzyżowaniem. Dzięki temu, kiedy dostanie sygnał zezwalający może pojechać w dowolnym kierunku. To jest nietypowe rozwiązanie, ale się doskonale sprawdziło – mówi Robert Grzywacz.

Czasami taki zabieg stosuje się po to, żeby ze względów bezpieczeństwa zwrotnica nie była ułożona na przejściu dla pieszych. Rozwiązanie jest na tyle ciekawe i atrakcyjne, że podobne zwrotnice są używane również w innych polskich miastach. ■



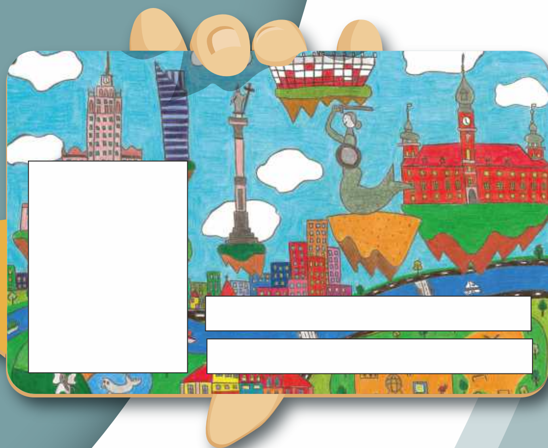


Warszawski
Transport
Publiczny

PRZED 30 WRZEŚNIA

WYMIEŃ KARTĘ UCZNIA I BEZPŁATNIE KORZYSTAJ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ





Szczegółowe informacje na
www.wtp.waw.pl oraz www.ztm.waw.pl



WYMIANA DOTYCZY UCZNI W KLAS 4-7,
KTÓRYCH KARTY STRACĄ WAŻNOŚĆ 30.09.2021

W pogotowiu dla czystości

W tak dużym i tętniącym życiem mieście jak Warszawa regularne sprzątanie ulic, chodników i przystanków jest konieczne. Zdarzają się także nagłe, niespodziewane zaśmiecenia i zabrudzenia.

Regularne sprzątanie

Każdego dnia z Warszawskiego Transportu Publicznego korzystają miliony pasażerów. Komfort podróżowania to również czyste otoczenie i infrastruktura, dlatego Zarząd Oczyszczania Miasta codziennie dba o porządek na ponad 4 tys. przystanków autobusowych i tramwajowych. To ponad 900 tys. m kw. chodników, które wymagają regularnego sprzątania, 1000 wiat i 6 tys. codziennie opróżnianych koszy na śmieci – w niektórych miejscach nawet cztery razy na dobę. Takie porządki ZOM prowadzi systematycznie przez cały rok, według ustalonych harmonogramów. Co jednak się dzieje, gdy zdarzy się nagłe zaśmiecenie? W dużym mieście takie niespodziewane sytuacje zdarzają się często, np. z torby pasażera wypadły dojrzałe pomidory i pobrudziły chodnik, wandal pomazał w nocy wiatę sprejem, wyrzucony do kosza karton zapełnił cały pojemnik… W takich momentach szybko reagują grupy interwencyjnego sprzątania i Pogotowie Porządkowe ZOM.

Interwencyjnie dla bezpieczeństwa

Grupy interwencyjnego sprzątania pracują tam, gdzie konieczne jest szybkie posprzątanie nagłych zanieczyszczeń lub skutków wandalizmu. Dotyczy to również przystanków – pracownicy ekip interwencyjnych najczęściej zamiatają, a w razie potrzeby także myją chodniki, czyszczą wiaty, słupki i przystankowe ławki z graffiti, a także zrywają nielegalne ogłoszenia. Sprawne porządki są ważne nie tylko ze względu na estetykę, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo pasażerów, szczególnie, gdy np. na przystanku jest rozbite szkło.

Sygnał do interwencyjnego sprzątania daje Zarząd Oczyszczania Miasta, gdzie trafiają informacje od kontrolerów ZOM i Zarządu Transportu Miejskiego, a także Straży Miejskiej, straży pożarnej czy policji. Miejsca, które wymagają sprzątnięcia wskazują również mieszkańcy przez zgłoszenia do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Jeśli konieczne jest posprzątanie jezdni przy przystanku, bo np. z autobusu wycieknie olej, do akcji wkracza Pogotowie Porządkowe Zarządu Oczyszczania Miasta. Ekipy Pogotowia Porządkowego dbają o czystość i bezpieczeństwo na ulicach. Działają tam, gdzie nagłe zanieczyszczenia mogą zagrażać bezpieczeństwu użytkowników dróg. Usuwają z jezdni pozostałości po wypadkach, zagubione ładunki, sprzątają też wycieki płynów z pojazdów.

Zdarza się, że konieczne jest posprzątanie z przystanków dość nietypowych zanieczyszczeń. Do ZOM trafiały już zgłoszenia o bardzo niestandardowych, porzuconych na przystankach rzeczach, m.in. pralce, lodówce, stercie kołder czy… trumnie. Sprzątnięcie – szczególnie dużych i ciężkich sprzętów, to czasem nie lada wyzwanie, ale ekipy z ZOM są przygotowane również do takich niecodziennych interwencji. W tym roku do ZOM wpłynęło już 4,5 tys. zgłoszeń z Miejskiego Centrum Kontaktu. Część z nich dotyczyła nagłego zanieczyszczenia przystanków. ■



BAGNO JACKA





PO
DR
ÓŻ

fot.: Arkadiusz Ziółek





AKTYWNY WEEKEND

Przez Wisłę nie tylko mostem

Nie zawsze na Wiśle w Warszawie były mosty. Podróżowanie barkami, łodziami i promami ma długą i bogatą historię.

Pliszka, Słonka, Wilga - te nazwy kojarzą się dobrze nie tylko ornitologom. Zna je także wielu warszawiaków oraz turystów, którzy latem wybrali się nad Wisłę. Brzegi Królowej Polskich Rzek w kilku miejscach stolicy łączą przeprawy promowe, które zapewniają szybki, wygodny i bezpieczny transport. Można dzięki nim np. dotrzeć do znajomych, którzy zaczynają się bawić po drugiej stronie Wisły albo zrobić sobie przerwę w wycieczce rowerowej.

Promy, pływające w ramach Warszawskich Linii Turystycznych mają też o wiele głębsze znaczenie niż to się wydaje na pierwszy rzut oka. Stanowią część warszawskiej, transportowej historii, a tradycja, jak wiadomo, to rzecz święta. Jeśli prześledzić długą i barwną historię stolicy Polski, to może się okazać, że częściej niż mostami, przeprawiano się łodziami lub promami.

Pierwszy most wybudowano dopiero pod koniec panowania Zygmunta II Augusta, który przejechał jeszcze nie do końca gotową konstrukcją kilka miesięcy przed swoją śmiercią. Jak radzono sobie do tamtej pory? Z pomocą przychodziły łodzie. Musiał to być niezły biznes, skoro niemal dwa wieki wcześniej (w 1377 r.) ówczesny władca warszawski Janusz I Starszy wydał w tej sprawie przywilej. Odtąd prawo przewozu przez Wisłę w Warszawie ludzi, zwierząt i towarów miał mieszczanin, niejaki Kończa, a zapłacił za to księciu 32 kopy groszy praskich, zobowiązał się również do płacenia rocznej daniny w wysokości 10 kóp groszy oraz bezpłatnej obsługi całego dworu książęcego. Promy i łodzie Kończa budował we własnym zakresie.

Mosty na łodziach

W latach 70. XVI wieku taka forma przeprawy widocznie nie wystarczała, skoro król zdecydował się na budowę w Warszawie mostu - było to też świadectwo rosnącej roli miasta, gdzie Zygmunt II August przeniósł swój dwór. Niestety, konstrukcja łyżwowa nie przetrwała długo. Już w 1603 r. kra płynąca w dół rzeki zerwała kilka przęseł, a następnie przeprawy nie odbudowano aż do lat 70. XVIII wieku. Być może zaważyły na tym trudności gospodarcze i wojny, prowadzone przez Rzeczpospolitą w XVII wieku. Może uznano też, że nie warto podej-



Widok Warszawy od strony Pragi, Bernardo Bellotto (zw. Canaletto)
1770, (olej na płótnie)
źródło: Wikipedia



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 13-16; Most Poniatowskiego podczas odbudowy i zabudowania Powiśla; 1946

mować takiego wysiłku, skoro wielkie powodzie zdarzały się regularnie i kolejne mosty przegrywałyby z zimą.

Jak pisze w swojej pracy Joanna Popiołek: „Od XVI do XVIII wieku wylewy Wisły zdarzały się co kilka lub kilkanaście lat. Danuta Szmit-Zawierucha obliczyła, że między rokiem 1593 a 1652 Warszawę dotknęło aż jedenaście wielkich powodzi, które w dużym stopniu zniszczyły niżej położoną część miasta. W następnym stuleciu takich klęsk nie było mniej. Stanisław Siegel wyliczał w latach 1712–1799 trzynaście powodzi, opisanych jako „wielki wylew", „okropny wylew", „potworny wylew". Podobną liczbę powodzi w Warszawie w XVII i XVIII wieku wymieniał Władysław Korotyński."

Brak mostu krytykował rosyjski dyplomata Paweł Tołstoj, który pod koniec XVII wieku podróżował po Polsce i przeprawy warszawskie oraz samych obywateli Rzeczypospolitej opisał niezwykle złośliwie: „Z powodu alekcji [wł. elekcji] przez rzekę Wisłę zrobiony był most na łodziach, i na tym moście stała warta, dlatego że w czasie alekcji między Polakami bywa dużo kłótni i walka, także i wśród Litwy między sobą, i Polakom z Litwą bywają duże draki i zabójstwa; a więcej na moście chwytają się za kłótnie i za pijaństwo; i zawsze między nimi bywa mało zgody, z czego oni wiele ze swojego państwa potracili. Jednakowoż, kiedy wypiją, pijani nie frasują się o to i nie smucą, choćby i wszyscy zginęli. A kiedy alekcji w [W]arszawie nie ma, wtedy i mostu przez rzekę Wisłę nie ma. Stąd można zrozumieć rozum albo pijacką głupotę Polaków, bo w czasie przepraw przez rzekę Wisłę ginie dużo ludzi, i bydła, i wszelakich, co potrzebne człowiekowi, rzeczy w czasie wiatru i wzburzenia tej rzeki, albowiem i promów dobrych do przewozu Polacy nie mają (pisownia oryginalna – przyp. autora)".

Podobne wrażenia zapisał w swoim diariuszu poseł Jan Antoni Chrapowicki, chociaż nie krytykował, tak jak Rosjanin, stosunków panujących w Polsce. Z jego wspomnień wynika, że najtrudniej było w czasie roztopów, bo kiedy mróz trzymał, można było przejść rzekę po lodzie: „Rano przyjechałem na Pragę, ale Wisłą przeprawić się rzecz niepodobna, bo per partim puściła, że i pieszo przechodzić nie można [było]. Syn mój jednak Krzysztof przeszedł odważnie. Ja do czasu stanąłem nad Wisłą… Wszyscy czekamy jak się nam Wisła pozwoli przeprawić".

Brak dobrej przeprawy był odczuwany przez wszystkich i powodował zniecierpliwienie mieszkańców. Problemu nie rozwiązywały doraźnie stawiane (i niszczone) przez wojska okupacyjne mosty w czasie III wojny północnej. Mieszczanie warszawscy wnieśli na Sejm Konwokacyjny 1764 r. swoje „Desiderata…", a wśród nich żądanie, które zostało zapisane w pacta conventa Stanisława Augusta Poniatowskiego: „Most przez Wisłę na teraźnieyszą Elekcyą sporządzony, że przez konstytucyą Seymu Konwokacyinego 1764 ma być na zawsze kosztem Rzeczyposp. utrzymywany, przeto teraźnieyszey possessorce przewozu, ani konsensu ad cedendum, ani post fata oney przywileiu na tenże przewoz nikomu nie damy".

Wpisany do dokumentu zakaz udzielania koncesji przewozu miał być może zachęcić monarchę do szybkiego spełnienia obietnicy. Pieniędzy oczywiście, brakowało ale udało się znaleźć rozwiązanie, które można byłoby nazwać XVIII-wiecznym partnerstwem publiczno-prywatnym. Z ofertą budowy mostu wystąpił książę Adam Poniński, ten sam, który był marszałkiem sejmu rozbiorowego i został uwieczniony na obrazie „Rejtan" przez Jana Matejkę. Most (łyżwowy) był rozbierany na zimę, a i tak został uszkodzony przez lody. Później padał też ofiarą zawieruch historycznej. W 1794 r. uszkodzili go żołnierze Powstania Kościuszkowskiego, a w 1806 r. Prusacy, cofający się przed armią Napoleona.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/24/630/3; Most drewniany wysokowodny,wybudowany przez wojska sowieckie na wysokości ulic Karowej i s. Okrzei. Po oddaniu mostu do użytku cywilnego przebiegały tędy dwie linie autobusowe M i Z; 1947



Dopiero w latach 60. Warszawa doczekała się trwałego mostu, który zaprojektował Stanisław Kierbedź. Sytuacja „przeprawowa" w Warszawie się poprawiała. Powstał most kolejowy i kolejna przeprawa, którą Polacy nazwali Mostem Poniatowskiego. Tych przepraw nie zdołała uszkodzić kra, ale poradziła sobie z nimi historia. Mosty zostały doszczętnie zniszczone przez wycofujących się w styczniu 1945 roku z Warszawy Niemców.

Białe żagle na Wiśle

Znów trzeba sobie było radzić bez mostów, a przecież do odbudowującej się stolicy wracali starzy warszawiacy oraz przybywali nowi mieszkańcy. Most pontonowy, postawiony przez saperów, nie wystarczał. Na rzekę znów wypłynęły łódki, łódeczki, barki i promy. O tym, jak wyglądały takie podróże można się dowiedzieć m.in. z książki Haliny Rudnickiej „Chłopcy ze Starówki".

„Na Wiśle bielały w dali rozpięte żagle, sunące na praski brzeg. Dziewczyna, której przewoźnik pozwolił, skoczyła lekko do łodzi. Pomocnik wioślarza długą żerdzią odepchnął łódź od brzegu, plasnęły wiosła rwącą, burą wodę i po chwili główny nurt rzeki zaczął ich ciągnąć ku sobie. Przewoźnicy walczyli z prądem, sprawnymi ramionami uzbrojonymi w długie wiosła przeciwstawiali swoją wolę kapryśnej rzece, wzburzonej wiosennymi roztopami. Nie dać się zepchnąć pod groźne, pełne zasadzek filary zburzonego mostu Poniatowskiego, przybić do brzegu na miejsce wyposażone w wygodny pomost i schodki dla pasażerów — taki był po wielekroć powtarzany, codzienny wysiłek, do którego wdrażał się od tygodnia Wojtek".

W książce Rudnickiej przeprawa na drugi brzeg rzeki kosztuje 10 zł, co dla głównego bohatera, zarabiającego wtedy jako pomocnik szklarza było dużą kwotą. Ale między oboma częściami zrujnowanego miasta trzeba było jakoś podróżować, bo dopiero w 1947 roku otwarto Most Śląsko-Dąbrowski. I łodzie przewożące pasażerów przez Wisłę zaczęły znikać z warszawskiego krajobrazu.

Dziś, chociaż mostów jest wiele, ciągle można się przeprawić przez Wisłę, korzystając z promów WLT. Taka wycieczka nic nie kosztuje, a z pokładu można podziwiać bulwary lub wyjątkowy, praski, zielony brzeg. ■

Źródła:

M. Mistewicz, XVII-wieczna sieć drogowa dorzecza Wisły w relacjach podróżników, [w:] „Drogownictwo" 1/2012

M. Mistewicz, Most księcia Adama Ponińskiego w Warszawie, [w:] „Drogownictwo 11/2012"

M. Mistewicz, Historia mostów warszawskich przez Wisłę z początków XVIII wieku, [w:] „Drogownictwo" 2/2016

J. Popiołek, „Powodzie w Warszawie przed rokiem 1800", https://muzeumwarszawy.pl/wp-content/uploads/2018/06/Popiolek_POWODZIE.pdf

https://www.wilanow-palac.pl/o_moscie_w_warszawie_i_obyczajach_szlachty_pisze_pawel_tolstoj_rosyjski_dyplomata.html

https://znaki-drogowe.pl/historia/sredniowiecze

https://pl.wikisource.org/wiki/Volumina_Legum._Tom_VII/Articuli_pactorum_Conventorum




zakochaj się
w Warszawie